

**УДК 614.2(476)''1950''**

**ОСОБЕННОСТИ ПРОТЕЗИРОВАНИЯ И МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ  
ИНВАЛИДАМ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ  
В БССР В 1950-Х ГОДАХ**

*Мартинкевич И.А.*

УО «Витебский государственный медицинский университет»

Становление послевоенной системы социального обеспечения инвалидов и участников Великой Отечественной войны в БССР прошло долгий путь преобразований и реформирования. Для успешного решения проблем социального обеспечения были выработаны механизмы оказания помощи инвалидам и участникам Великой Отечественной войны, которые соответствовали реалиям того времени. Этот процесс не был одномоментным и занял более десяти лет.

Данная система была ещё далека от совершенства. Вместе с тем, работа по протезированию и обеспечению инвалидов Великой Отечественной войны специальными средствами передвижения во второй половине 1950-х годов вышла на качественно новый уровень. Немаловажным было и то, что к этому времени в БССР уже был построен ряд предприятий, обеспечивающих протезирование инвалидов-фронтовиков.

Важным достижением конца 1940-х – нач. 1950-х годов стала выдача инвалидам Великой Отечественной войны моторных колясок и машин с ручным управлением. С целью повышения эффективности процесса протезирования, по решению Совета Министров БССР с 5 марта 1957 г. на министерство торговли была возложена обязанность по продаже инвалидам Великой Отечественной войны автомобилей «Москвич» с ручным управлением, при условии, что у инвалидов-фронтовиков были на руках соответствующие справки министерства здравоохранения.

В Министерстве социального обеспечения БССР было принято решение, что распределение автомобилей, а также представление о нуждаемости указанной категории граждан в моторных колясках или автомобилях по-прежнему следовало бы оставить за министерством здравоохранения БССР. Такая точка зрения была обоснована тем, что в процессе прохождения ВТЭК не составляло труда установить причины получения инвалидности и нетрудоспособности [3, л. 1-2]. В реальности это создавало условия для перепродажи автомобилей и мотоколясок по завышенным ценам или спекуляции. Министр здравоохранения БССР И.А. Инсаров отмечал, что за два года распределения машин «Москвич» с ручным управлением по предложенной схеме нередко транспортные средства приобретались инвалидами, которые уже получили бесплатные мотоколяски по линии Министерства социального обеспечения БССР. В итоге, на основании обращения Министерства здравоохранения БССР выдача автомобилей «Москвич» для инвалидов Великой Отечественной войны было передано Министерству социального обеспечения, а распределение транспортных средств стали проводить на заседаниях областных ВТЭК имеющих на основании специального законоположения [3, л. 3].

Ещё одной значимой проблемой в деле обеспечения инвалидов-фронтовиков протезами, мотоколясками и другими средствами передвижения второй половины 1950-х годов было несоответствие выпускаемого количества с реальными потребностями в них. Несмотря на то, что учёт нуждающихся в получении мотоколясок и автомобилей был проведён ещё несколько лет назад, до конца 1950-х г. полностью удовлетворить запросы инвалидов и обеспечить их специальными средствами передвижения так и не удалось [3, л. 4-6]. Такие несоответствия были обусловлены как недостатками плановой экономики, в рамках которой корректировать объёмы выпуска необходимых товаров было трудно, так и ориентированностью промышленности не в пользу социально значимых групп товаров.

Всё это в совокупности с несогласованностью вопросов учёта и обеспечения на местах значительно усложняло и без того непростую проблему.

Вместе с тем, нельзя сказать, что вопросы протезирования и обеспечение спецтранспортом были пущены на самотёк: со стороны контролирующих органов и министерства здравоохранения уделялось внимание не только количеству выпускаемой продукции, но и её качеству, сервисному обслуживанию и ремонту. Так, 14 февраля 1959 г. начальник отдела Государственного планового комитета Совета Министров СССР Г.С. Хламов в письме заместителю председателя Совета Министров БССР А. И. Золлову поручал принять срочные меры по профилактическому обслуживанию и ремонту мотоциклов и автомобилей «Москвич» с ручным управлением, находившихся в эксплуатации у инвалидов Великой Отечественной войны. Поручение основывалось на жалобах, которые продолжали поступать от инвалидов в ЦК КПСС и в Совет Министров СССР. Бывшие фронтовики-инвалиды высказывали недовольство как на плохое обслуживание, так и на отсутствие организации ремонта мотоциклов на местах. [3, л. 10–11.].

В отчёте министру Г. С. Хламову 16 марта 1959 г. А. И. Золлов отмечал, что указанием министерства сельского хозяйства БССР и СНХ БССР обязует производить профилактическое обслуживание и ремонт мотоциклов и автомобилей с ручным управлением авторемонтных предприятий, автобаз и РТС. Исполкомам областных советов поручалось в месячный срок провести прикрепление к авторемонтным предприятиям, автобазам и РТС всех имеющихся в наличии у инвалидов мотоциклов и автомобилей для профилактического обслуживания, и производства ремонта. Согласно постановлению, предприятиям, к которым прикреплялись мотоциклы и автомобили было указано предоставлять их на годовые плановые осмотры органам ГАИ и нести ответственность за техническое состояние транспорта инвалидов. Министерству социального обеспечения разрешалось, в отдельных случаях, полностью или частично, оплачивать стоимость ремонта колясок в зависимости от материального положения инвалидов.

По итогам проверки было установлено, что на 1 марта 1959 г. областными и городскими исполнительными органами власти была проведена работа по прикреплению к авторемонтным предприятиям, автобазам и РТС более 1 600 мотоциклов. В Могилёве, Бресте, Витебске, Гродно и других крупных городах были созданы стационарные пункты для ремонта мотоциклов и машин с ручным управлением. Но по итогам проверки было выяснено, что только в Могилёве была создана база мастерских для ремонта мотоциклов и автомашин инвалидов, там были в наличии запчасти, заключён договор с Серпуховским мотозаводом по ремонту мотоциклов на период гарантийного срока. В других городах, кроме прикрепления мотоциклов к авторемонтным предприятиям, автобазам и РТС ничего так и не было сделано, запчасти отсутствовали, а ремонт не производился. [3, л. 12–13].

Таким образом, ко 2-й п. 1950-х наметились серьёзные проблемы, носившие системный характер. Действующая система управления и планирования обусловила медленные преобразования и требовало большого количества согласований в министерствах и ведомствах разного уровня. В области расширения спектра государственной помощи инвалидам и участникам Великой Отечественной войны действительно был сделан значительный шаг вперёд, однако само расширение видов оказываемой поддержки повлекло новые проблемы и оголило прежние системные недостатки, которые так и не были искоренены в предыдущие годы. Казавшиеся ранее решёнными проблемы протезирования приобрели новое содержание и актуальность, решить которые в существующих реалиях оказалось непросто.

#### **Литература:**

1. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 7. Оп.4. Д.3072.
2. НАРБ. – Фонд 7. Оп.4. Д.3085.
3. НАРБ. – Фонд 7. Оп.4. Д.3094.